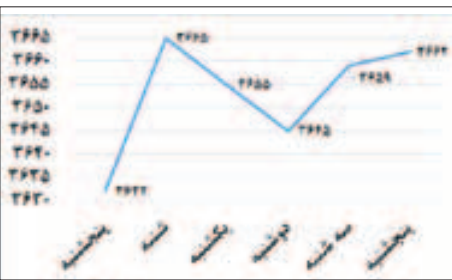


تحلیل هفتگی طلا و ارز

●●●

دلار در مسیر ۳۷۰۰ تومان

نرخ دلار که در دو سه هفته اخیر، به طور محسوسی افزایش یافته است، در هفته گذشته نیز با افزایش روبه‌رو شد و به گزارش اتحادیه طلا و جواهر تهران، با ۳۰۰ تومان افزایش به ۳۶۶۲ تومان رسید. کارشناسان و فعالان بازار تحلیل‌های متفاوتی از دلایل افزایش نرخ ارز ارائه کرده‌اند. کشتی‌آرای رییس اتحادیه طلا و جواهر، تعطیلات ماه جاری و افزایش مسافرت‌ها در این ماه را عامل افزایش قیمت دلار دانسته است.
مقیمی، از اعضای هیئت‌رییسه اتاق بازرگانی تهران از تاثیر انتظارات بیشتر برای حضور ایران در عرصه تجارت بین الملل بر افزایش قیمت ارز سخن گفته است.
راغفر، اقتصاددان و استاد دانشگاه نیز عقیده دارد اجرای بسته تحرک تقاضای دولت در بخش خودرو و تقاضا برای ارز از سوی خودروسازان عامل دیگری است که برافزایش نرخ دلار دامن‌زده‌است.
جدای از این اظهار نظر،هاما رییس کل بانک مرکزی نیز در روزهای گذشته، روند بازار را بر اساس افزایش تقاضای فصلی، طبیعی دانسته و پیش‌بینی کرده‌است بازار به‌زودی متعادل شود.
باین حال به‌نظر می‌رسد باتوام شدن عوامل فوق، هنوز اظهار نظر برای این که کدام عامل با عوامل نهایی‌تر نوشت نرخ ارز را در روزهای آینده به دست خواهد گرفت، زود است.
اما به هر صورت اطمینان بخشی رییس کل بانک‌مرکزی در تشدید شرایط احتیاطی بازار در نرخ‌های کنونی موثر بوده‌است.



افت طلا تحت تاثیر بانک مرکزی آمریکا

در هفته گذشته، هر اونس طلا در بازار جهانی، در ادامه روند نزولی خود، از ۱۰۷۴ دلار به ۱۰۶۵ دلار کاهش یافت. اونس جهانی که در روزهای قبل تحت تاثیر تقویت دلار جهانی و نگرانی‌ها نسبت به سیاست‌های انقباضی پولی (افزایش نرخ بهره) بر قیمت این فلز گر انبها قرار گرفته بود، روز پنجشنبه گذشته، شاهد اظهار نظر صریح رییس بانک مرکزی آمریکا مبنی بر انتظار برای افزایش نرخ بهره در این کشور نیز بود. بر این اساس هم‌اینک نگاه‌ها به گزارش وضعیت اشتغال در ماه نوامبر در آمریکا است که تاثیر زیادی بر تقویت فرضیه افزایش نرخ‌های بهره و هم چنین تداوم ارزش طلا خواهد داشت.

وعده افزایش کیفیت و رعایت حقوق مسافران پس از تصمیم جدید سازمان هواپیمایی

آزادسازی به شرط محال



این روزها قیمت بلیت هواپیما و آزادسازی آن موضوع روز اقتصاد ایران است. بعد از گذشت چندروز از آزادسازی قیمت‌ها در ۱۷۰ خط پروازی، عده‌ای می‌گویند که اکنون زمان آزادسازی نبوده‌است و برخی بر صحت این تصمیم‌افشاری می‌کنند. اما داستان از چه قرار است؟

■ آزادسازی: از حرف تا عمل

به گزارش فارس، نهم آذرماه بود که وزارت راه و شهرسازی دستورالعمل آزادسازی نرخ بلیت در شبکه پروازهای داخلی را منتشر کرد. دستورالعملی که بر اساس برنامه پنجم توسعه جزو وظایف این وزارت خانه بود و طبق قانون برنامه پنجم توسعه باید تا پایان سال اول این بلیت و از ابتدای سال سوم (۱۳۹۲) برنامه پنجم توسعه نیز نسبت به آزادسازی نرخ بلیت هواپیما اقدام می‌کرد. اما بالاخره نرخ بلیت هواپیما از ابتدای دی‌ماه پیش‌با ابلایغ این نامه حقوق مسافران و سپس از اواخر خردادماه سال گذشته در فاز نخست متنوع شد به این معنا که ایران‌لاین‌ها تنها مجاز به افزایش نرخ‌های بلیت تا سقف ۳۰ درصد بیش از نرخ‌های مصوب سال‌های هواپیمایی مشروط بر رعایت الزاماتی از جمله افزایش خدمات بودند تا در نهایت با تصویب شورایعالی هواپیمایی و تأیید وزیر راه و شهرسازی اجرای آزادسازی نرخ بلیت هواپیما در سال پایانی برنامه کلیدخورد.

■ آزادسازی نرخ برای مسیرهای پرپرواز

اگر نگاهی گذرا به دستورالعمل آزادسازی نرخ بلیت هواپیما داشته باشیم، متوجه می‌شویم که قیمت در تمامی خطوط پروازی آزاد نشده

است. در این دستورالعمل چند شرط برای آزادسازی ذکر شده‌است که فرکانس پروازی بالا، وجود حداقل ۳ شرکت هواپیمایی فعال در آن مسیر، مسافت کم مسیر و امکان استفاده آسان از روش‌های مختلف حمل‌ونقل جایگزین از جمله مشروط آزادسازی آن است. یعنی اگر در خطی کمتر از ۳ شرکت هواپیمایی فعال باشد، مشمول آزادسازی نمی‌شود یا اگر فرکانس پروازی در یک خط هوایی پایین باشد، باز هم مشمول آزادسازی نخواهد شد. با

استفاده از این شاخص، وزارت راه و شهرسازی ۱۷۰ مسیر هوایی از ۲۵۷ مسیر ا مشمول آزادسازی اعلام کرد که ۶۶ درصد مسیرها را در برمی‌گیرد. البته مسیرهای منتهی به جزایر قشم، کیش، شهرهای نفتی و مسیرهای انفرادی نیز مشمول آزادسازی شده‌اند. باین حال این طرح موافقان و مخالفانی دارد که نظرهای بخشی از آن‌ها در برنامه گفت‌وگوی ویژه خبری آمده‌است. عابدزاده که با بر شمرن مشکلات این صنعت قصد داشت آزادسازی قیمت‌ها را توجیه کند، گفت: قیمت تمام‌شده یک صندلی در هر ساعت نزدیک به ۴۰ دلار و نرخ متوسط یک ساعت پرواز ۸۰ دلار است

آزادسازی به معنای افزایش قیمت نیست دومین موافق این طرح دبیرانجمن شرکت‌های حمل‌ونقل هوایی بود. سامانی در این برنامه

گفت: آزادسازی قیمت‌ها به معنای افزایش قیمت نیست بلکه این کار باعث شفافیت در قیمت پروازها و اعلام نرخ آنها در مسیرهای مشخص در سایت‌های می‌شود. وی با بیان اینکه برای تأسیس یک شرکت هواپیمایی در کشور نیاز به ۱۵۶ میلیون دلار سرمایه‌گذاری است، گفت: یکی از شرکت‌های هواپیمایی بابت خسارت تاخیر در پرواز هایش بیش از ۳۰۰ میلیون تومان به مسافران پرداخت کرده‌است.

■ هر زمانی که صحبت از آزادسازی است، قیمت‌ها زیاد می‌شود

باین حال مخالفان هم نظرهای قابل توجهی داشتند. جعفر قادری، عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس گفت: بستر لازم برای آزادسازی نرخ پروازها در شرایط کنونی فراهم نیست. وی افزود: هم اکنون شرایط قابتی نیست و پروازها در انحصار چندقطبی میان چند شرکت هواپیمایی است و جایگزین مناسبی هم در حمل و نقل دیگر از جمله قطار سریع السیر نداریم. قادری گفت: شرکت‌های هواپیمایی در بسیاری از خدماتشان از پارانها استفاده می‌کنند و این بی معنی است که هم‌زمان با استفاده از پارانها بحث آزادسازی نرخ پروازها انجام شود. وی افزود: هرگاه صحبت از آزادسازی است قیمت‌ها به شدت افزایش می‌یابد و اگر چنین شود مجلس شورای اسلامی برای اصلاح قانون وارد خواهد شد.

■ سرمایه‌گذاری بیشتر در صورت آزادسازی

عابدزاده با بیان اینکه ۲۵۰ فروند هواپیما در ناوگان هواپیمایی کشور فعال هستند که نزدیک به یک میلیارد دلار ارزش دارند، افزود: این مسئله در حالی است که برای خرید۵ فروند هواپیما ۷۷۷ میلیارد دلار فزیت ۱۳۰۰ صندلی یک میلیارد دلار سرمایه‌گذاری لازم است. وی تصریح کرد: در صورتیکه شرکت‌های هواپیمایی بتوانند نرخ‌های پس از آزادسازی قیمت‌ها را اجرا کنند در مدت یک سال شاهد تغییرات اساسی در حمل‌ونقل هوایی خواهیم بود.

آزادسازی به معنای افزایش قیمت نیست دومین موافق این طرح دبیرانجمن شرکت‌های حمل‌ونقل هوایی بود. سامانی در این برنامه

نبض بازار

خبرسان روزنامه‌مسج ایران شنبه ۱۴ آذر ۱۳۹۴، ۲۳۹۴، ۱۴۴۷، شماره ۱۹۱۳۵

رئیس صندوق بین‌المللی پول، یوان‌راجزوارزهای جهان معرفی کرد که با این اقدام سلطه دلار بر ارزهای جهانی کمرنگ‌شد. به گزارش فارس به نقل از CNBC، روز گذشته کریستین لاگارد رئیس صندوق بین‌المللی پول با اضافه شدن یوان چین به سبد ارزهای ذخیره جهانی موافقت کرد. در بیانیه صندوق بین‌المللی پول، لاگارد اشاره کرد که نفوذ و در برگیری یوان چین نشانه واضحی از اصلاحات اقتصادی در چین است.



صندوق بین‌المللی پول با پیوستن یوان به سبد ارزهای جهانی موافقت کرد

بانادیشمندان

●●●

کشورهای موفق از کدام نسخه استفاده کردند؟

بازار آزاد یا هدایت‌شده؟

جهانی شدن و مسائل آن یکی از کتاب‌های مشهور جوزف استیگلیتز اقتصاددان آمریکایی و برنده جایزه نوبل اقتصاد است. وی منتقد جهانی سازی، سیرود اقتصاد به بازار آزاد و توصیه‌کننده



دخالت آگاهانه و هوشمند دولت در اقتصاد است. البته او نافی جهانی سازی و بازار آزاد نیست اما حوزه کارایی آن را محدود می‌داند. او در کتاب خود با این توضیح که اجماع واشنگتنی بازار آزاد نه مبتنی بر علم بلکه مبتنی بر ایدئولوژی و علم بد است، سیاست‌های اقتصادی نهاد جهانی مثل صندوق بین‌المللی پول، سازمان تجارت جهانی و بانک جهانی را متهم کرد بر این اجماع می‌داند. بر اساس خلاصه‌ای که مجله کتاب ماه از کتاب او منتشر کرده، استیگلیتز، جهانی سازی را به معنی رفع موانع تجارت آزاد ادغام‌هر چه بیشتر اقتصادهای ملی می‌داند. بر اساس ادعاهای حامیان اجماع واشنگتنی، جهانی سازی به نفع دو طرف مبادله است چه دو طرف باید گفت همگن باشند، یا یکی توسعه یافته و دیگری در حال توسعه. نو لیبرال‌ها معتقدند که تحمیل موانع وارداتی بر کشورهای فقیر بیشتر خودآن کشورها را متضرر ساخته است. استیگلیتز در کتاب پر خواننده‌اش سخت به این آرا می‌تازد. به گزارش مدرسه اقتصاد استیگلیتز استدلال می‌کند در مورد بحران‌های مالی شرق آسیا، شکست روسیه در گذار به اقتصاد بازار و فروپاشی مالی در آرژانتین و سیاست‌های صندوق بین‌المللی پول به فاجعه انجامیده است. سیاست‌هایی نظیر مشروط کردن اعطای وام‌ها، رشد مردم سالاری را متوقف می‌سازد و استبداد قدیمی طبقه ممتاز را با استبداد جدیدی به سرکردگی تشکیلات پولی و مالی بین‌المللی جایگزین می‌سازد. از سوی دیگر آسیای جنوب شرقی به طور مکرر در برابر شرایط صندوق بین‌المللی پول مقاومت کرده‌است (به‌ویژه کره جنوبی و مالزی) و چین نیز هرگز به برنامه‌های صندوق بین‌المللی پول تن نداده است، حال آن‌که تا بلند تقریباً به طور کامل به نسخه‌های صندوق بین‌المللی پول عمل کرد که تبعاتی منفی داشت. چین برای سرمایه خارجی محدودیت قائل شده بود و در حالی که کشور‌های در حال توسعه جهان با بازار آزاد عملاً با کاهش درآمد مواجه بودند، این کشور شش‌ی معادل ۸ درصد در سال داشت. در اصل، استیگلیتز استدلال می‌کند که مردم باید بازارها را هدایت کنند نه این که بازارها مردم را هدایت کنند. این گفته شاید لب‌آرای استیگلیتز در این کتاب باشد.

صدر افزود: تنها مجوز یک شرکت هواپیمایی ۳۰ تا ۳۰۰ میلیارد تومان خرید و فروش می‌شود.

■ تعیین قیمت ۳ تا۳۰۰ فاکتور

باین حال مسئولان هواپیمایی از عوامل موثر بر قیمت در دوران آزادسازی می‌گویند. معاون هوانوردی سازمان هواپیمایی کشوری با اشاره به آزادسازی نرخ بلیت پروازهای داخلی گفت: ایرلاین‌های ایرانی از این پس می‌توانند نرخ بلیت را با توجه به زمان پرواز، کم یا پر تقاضا بودن و همچنین برند تعیین کنند. خداکر می‌به‌تسним گفته است: زمینه‌ساز توسعه صنعت هوایی آزادسازی قیمت‌هاست و باین کار تنوع ارائه خدمات را خواهیم داشت و پس از این مرحله بارقابیتی شدن بهبود کیفیت را داریم.

■ بلیت تهران-مشهد: ۴۰۰ هزار تومان

با توجه به اینکه رئیس سازمان هواپیمایی گفته‌است این دستورالعمل از هفته آینده آغاز می‌شود، خبرگزاری‌های ایسنا و تسنیم در گزارش‌های جداگانه اعلام کرده‌اند در حالی که کمتر از چندروز از آزادسازی قیمت بلیت هواپیمایی گذرد، نرخ بلیت پرواز تهران-مشهد ۴۰۰ هزار تومان شد. تسنیم مدعی شده‌است که پیش از آزادسازی قیمت‌ها در ایام اوج تقاضا بلیت چارتری پرواز تهران-مشهد تا ۹۵ هزار تومان هم به فروش می‌رسید. در پایان باید گفت که انتظار می‌رود که با آزادسازی بلیت هواپیما نرخ آن به صورت کلی افزایش پیدا کند. اما بدون شک بلیت در ساعات نامناسب روز قیمت‌های پایین‌تری را تجربه خواهد کرد. علاوه بر این، نباید فراموش کنیم که پرداخت یارانه برای بلیت هواپیما هیچ گونه منطقی ندارد و بنابراین آزادسازی آن مناسب به نظر می‌رسد، با این حال نظارت بر شرکت‌های هواپیمایی برای اجرای آیین نامه حقوق مسافران که تکالیف صریحی در قبال تاخیر یا لغو پرواز بر دوش شرکت‌های هواپیمایی گذاشته، ضروری است. آیین نامه‌ای که رعایت دقیق و کامل آن شاید محال به نظر برسد.

به گزارش فارس، نهم آذرماه بود که وزارت راه و شهرسازی دستورالعمل آزادسازی نرخ بلیت در شبکه پروازهای داخلی را منتشر کرد. دستورالعملی که بر اساس برنامه پنجم توسعه جزو وظایف این وزارت خانه بود و طبق قانون برنامه پنجم توسعه باید تا پایان سال اول این بلیت و از ابتدای سال سوم (۱۳۹۲) برنامه پنجم توسعه نیز نسبت به آزادسازی نرخ بلیت هواپیما اقدام می‌کرد. اما بالاخره نرخ بلیت هواپیما از ابتدای دی‌ماه پیش‌با ابلایغ این نامه حقوق مسافران و سپس از اواخر خردادماه سال گذشته در فاز نخست متنوع شد به این معنا که ایران‌لاین‌ها تنها مجاز به افزایش نرخ‌های بلیت تا سقف ۳۰ درصد بیش از نرخ‌های مصوب سال‌های هواپیمایی مشروط بر رعایت الزاماتی از جمله افزایش خدمات بودند تا در نهایت با تصویب شورایعالی هواپیمایی و تأیید وزیر راه و شهرسازی اجرای آزادسازی نرخ بلیت هواپیما در سال پایانی برنامه کلیدخورد.

قیمت میکروسکوپ دیجیتالی دانش‌آموزی

مشخصات فنی	کاربری	نمایشگر	بزرگ‌نمایی	قیمت (تومان)
Macro/Hm1200	آموزشی دانش آموزی	مانیتور رایانه	80X	۱۰۵۰۰۰
Macro/Hm 1600	آزمایشگاهی دانش آموزی	مانیتور رایانه	120X	۱۲۵۰۰۰
Micro/X20X-XTX	صنعت جواهرسازی	مانیتور رایانه، LED	80X	۳۲۰۰۰۰
Micro/XSP130	پزشکی، بالینی	LED	500X	۶۸۰۰۰۰
Micro/Mtx600	تشخیص پزشکی	LED	800X	۷۵۰۰۰۰

فروزانگان اشگذری

دبی، استانبول، مالزی

فروزانگان اشگذری

دبی، استانبول

دبی، استانبول

خرید آنلاین

محمدزاده

محمّدزاده

نرخ ویژه پروازهای چارتر

مستقیم از مشهد

سفر آتی با آتی

سفر آتی با آتی

کواالاامپور

بانکوک

ایستگاه

ایستگاه

ایستگاه

ایستگاه

ایستگاه

ایستگاه

ایستگاه

ایستگاه

ایستگاه